



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 213]

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 30, 2008/पौष 9, 1930

No. 213]

NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 30, 2008/PAUSA 9, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 दिसम्बर, 2008

सं. टीएएमपी/32/2007-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोचीन पत्तन में सिंगल प्वाइंट मूरिंग पर प्रचालनों के लिए पोत संबंधित प्रभारों और घाटशुल्क के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

मामला सं. टीएएमपी/32/2007-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2008 के 17वें दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन में सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) प्रचालनों के लिए पोत संबंधित प्रभारों और घाटशुल्क के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड की कोच्चि रिफाइनरी (बीपीसीएल-केआरएल) ने वर्ष 2003 में सीओपीटी में सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) संस्थापित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 11 जून 2003 को सीओपीटी के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया गया।

2.2. सीओपीटी और बीपीसीएल-केआरएल के बीच हुए समझौता ज्ञापन की कुछ प्रासंगिक निबंधन और शर्तें नीचे दी गई हैं:-

- (i). तट टैंक फर्म (एसटीएफ) के माध्यम से एसपीएम से रिफाइनरी पर कच्चे तेल की उतराई प्रचलित घाटशुल्क निर्धारण पद्धति के अनुसार रिफाइनरी टैंकों पर वास्तव में प्राप्त मात्रा के आधार पर पम्प किए गए कच्चे तेल की ₹0 25/- (रुपए पच्चीस केवल) प्रति मीट्रिक टन की दर पर सीओपीटी को देय घाटशुल्क आकर्षित करेगा। सीओपीटी एसपीएम के माध्यम से 9.0 मी0मी0ट0 से अधिक वार्षिक थ्रुपुट पर ₹0 25/- प्रति मीट्रिक टन की दर में अधोमुखी संशोधन पर विचार करेगा।
- (ii). तट टैंक फर्म (एसटीएफ) और पत्तन सीमाओं के माध्यम से चालन से क्रॉस कन्ट्री पाइपलाइनों के ड्राइंग के लिए मार्गाधिकार प्रभार प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों/शक्ति-प्रदत्त प्राधिकरणों द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रतिवर्ष देय होगा जोकि ₹0 7 प्रतिवर्ष से अधिक नहीं होगा।
- (iii). एसपीएम पर टैंकों का पुल बैंक प्रचालन सीओपीटी द्वारा आपूर्ति टर्गों का इस्तेमाल करते हुए किया जाएगा और जिसके लिए प्रभार टैंकों द्वारा देय हैं।
- (iv). एसपीएम पर टैंकों के प्रहस्तन के लिए पाइलटेज शुल्कों, पत्तन देयताओं, नौचालन और अन्य विविध प्रभारों जैसे पोत संबंधित प्रभार प्रशुल्क निर्धारण के प्रचलित सिद्धांत के आधार पर और प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा महापत्तनों अथवा ऐसे शक्ति-प्रदत्त प्राधिकरणों के लिए यथा अनुमोदित और अथवा समय-समय पर संशोधित सीओपीटी द्वारा वसूल किया जाएगा।

2.3. पत्तन ने निवेदन किया है कि उसके पत्तन पर एसपीएम प्रचालन पहली बार किए जा रहे हैं और इसलिए दरों की बारगणना के लिए आंकड़े वास्तविक लागत, बीपीसीएल-केआरएल द्वारा दिए गए आंकड़ों और देश में अन्य एसपीएम प्रचालकों से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर संग्रहीत किए गए हैं।

2.4. प्रस्ताव की प्रमुख विशेषताएँ नीचे दी गई हैं:-

- (i). (क). कोचीन पत्तन में एसपीएम साइट तटलाइन से 19 कि0मी0 दूर स्थित है जहां वेव कार्रवाई और उच्च स्वेल जलयान प्रहस्तन को बहुत मुश्किल बना देती है। घाट के भीतर रिजिड बर्थ पर पहुंचने की बजाय, पोत को एसपीएम की ओर जाना पड़ता है, जोकि ज्वार के साथ घूमता है, ड्रिफ का सामना करता है और हवा तथा करंट के कारण सैट होता है। पोत को सीधा करना मुश्किल और जोखिमपूर्ण होता है।
- (ख). सभी एसपीएम पर सामान्य पद्धति के अनुसार, पोतों के आकार के कारण बर्थिंग/अ-बर्थिंग के लिए दो बहुत ही कुशल और अनुभवी पाइलटों की जरूरत होती है। बर्थिंग के पश्चात भी, एक पाइलट को सुरक्षा कारणों से सभी प्रचालनों के लिए जलयान के बोर्ड पर रुकना होता है।
- (ग). मानसून के दौरान, स्वेल 4 मीटर तक उठती है तब एसपीएम प्रचालन बहुत ही जोखिमपूर्ण हो जाते हैं इसके अलावा, पाइलट को खुले अरब सागर में फेरवे बोए से खुले समुद्र में पोत के बोर्ड तक लम्बी दूरी की यात्रा करनी पड़ती है जोकि बहुत जोखिमपूर्ण होती है और अतिरिक्त कुशलता तथा अनुभव की जरूरत होती है।

- (ii). एसपीएम पर पोतों के प्रहस्तन के लिए आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मौजूदा टग उपयुक्त और पर्याप्त नहीं है। इसलिए, पत्तन ने रु० 1,36,000/- प्रतिदिन ईंधन, ल्यूबरिकेटिंग ऑयल तथा स्वच्छ जल अतिरिक्त प्रत्येक पर 50 टन बोलाई पुल की दो टग किराये पर ली हैं। तदनुसार, पत्तन ने एसपीएम पर प्रचालनों के लिए पाइलटेज प्रभार और पुल बैंक प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए टगों के किराया प्रभारों, ईंधन लागत, उपरिखर्च तथा अन्य संबंधित लागतों पर विचार किया है।
- (iii). सीओपीटी के दरमान संशोधन के समय पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली (बीटीएमएस) के संस्थापन के लिए कुल रु० 12 करोड़ का अनुमान लगाया गया है। इसका रु० 4 करोड़ अर्थात् एक-तिहाई एसपीएम प्रचालनों के लिए सुविचारित किया गया है। तदनुसार, इसने पाइलटेज शुल्क के लिए दर पर पहुंचने के समय बीटीएमएस पर कुल मूल्यहास तथा ब्याज लागत के एक-तिहाई पर विचार किया है।
- (iv). पत्तन ने पाइलटेज तथा पुल बैंक प्रचालन के लिए प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए परिगणना भेजी है।

2.5. संक्षेप में, सीओपीटी ने एसपीएम पर प्रचालनों के लिए निम्नलिखित प्रभारों के लिए अनुमोदन माँगा है:-

(i). पोत संबंधित प्रभार:

(क). एसपीएम पर आने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताएँ:

पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी	
	तटीय (रु० में)	विदेशी (अ० डा० में)
कच्चा तेल टैंकर	7.20	0.269
समान पोत के मामले में भुगतान की बारम्बारता	30 दिनों में एक बार	प्रत्येक प्रवेश

(ख). एसपीएम पर प्रहस्तित पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क:

विवरण	दर प्रति जीआरटी	
	तटीय (रु० में)	विदेशी (अ० डा० में)
बर्थिंग/अ-बर्थिंग - प्रति जीआरटी	18	0.7498

(ग). पुल बैंक प्रभार:

विवरण	प्रति टग घंटा	
	तटीय (रु० में)	विदेशी (अ० डा० में)
पुल बैंक प्रभार - प्रति टग घंटा (पूणांकित)	41000	1708.33

(ii). घाटशुल्क दर:

बीपीसीएल-केआरएल और सीओपीटी के बीच हुए परस्पर करार के अनुसार, घाटशुल्क दर रु० 25/- प्रति टन पर प्रस्तावित की गई है।

(कच्चे तेल/पीओएल के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित घाटशुल्क दर रु० 65 प्रति मी०ट० है।)

3.1. तत्पश्चात्, सीओपीटी ने निवेदन किया है कि एसपीएम पर बर्थ किए गए पोतों को विभिन्न कारणों से बार-बार बाह्य लंगरगाह और वापस जाना-आना पड़ता है और उनमें से कुछ को कार्गो बैक उतराई प्रचालनों के लिए सीओपीटी के बर्थों पर भी जाना पड़ता है। एसपीएम के शुरू होने से पहले, पोतों के ऐसे संचलन पत्तन में नहीं किए जाते थे और इसलिए टीएमपी को पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में कोई दर प्रस्तावित नहीं की गई थी।

3.2. अतः इसने पोतों के विभिन्न संचलनों के लिए निम्नलिखित प्रशुल्क प्रावधानों को शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है:-

- (i). यदि कोई पोत एसपीएम पर स्थानांतरित किया जाता है, एसपीएम पर इसकी प्रारंभिक बर्थिंग के पश्चात्, तो एसपीएम पाइलटेज प्रत्येक स्थानांतरण के लिए वसूल किया जा सकता है।
- (ii). यदि किसी पोत को कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी) अथवा पोत के किन्हीं अन्य बर्थों पर ले जाया जाता है और वहां से नौचालित किया जाता है, तो इसे नया प्रवेश/निकासी माना जाएगा और पाइलटेज पत्तन को मौजूदा दरमान के अनुसार वसूल किया जाएगा।

3.3. सीओपीटी ने प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार को अंतिम दरों के निर्धारण तक तदर्थ आधार पर वसूल करने की अनुमति भी मांगी है। सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि 31 मार्च, 2009 को समाप्त होने के लिए देय मौजूदा दरमान के संशोधन तक प्रस्तावित प्रावधानों को अनुमोदित किया जाए। यह पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को तैयार करने के समय पोतों के इन संचलनों के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करने के लिए सहमत है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी का प्रस्ताव बीपीसीएल-केआरएल को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था क्योंकि इस मामले में केवल यही संबद्ध उपयोक्ता गया था। बीपीसीएल-केआरएल से प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। सीओपीटी ने बीपीसीएल-केआरएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की पावती देते समय, सीओपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अपेक्षित सूचना भेजी है। चूंकि भेजी गई सूचना में कुछ अन्तर थे, इसलिए सीओपीटी से अतिरिक्त सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अतिरिक्त सूचना भेजी है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा भेजे गए जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब
(i).	(क). 50 टन बोर्ड पुल की दो टर्गों को किराये पर लेने के लिए सीओपीटी द्वारा किए गए करार की प्रति टर्गों के किराया प्रभारों के अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए भेजी जाए।	इसने एसपीएम परियोजना पर इस्तेमाल के लिए 2 टर्गों को किराये पर लेने के लिए निविदाएं आमंत्रित की थीं, दो पक्षों द्वारा उद्धरित निम्नतम दर रु0 135000/- और रु0 136080/- टैक्स तथा देयताएं, ईंधन प्रभार आदि अतिरिक्त थे। मोलभाव के पश्चात्, दोनों दरें रु0 135000 टैक्स तथा देयताएं, ईंधन प्रभार आदि अतिरिक्त पर निर्धारित की गई थीं।  पत्तन ने बाद में अपने दावे को प्रमाणित करने के लिए सीओपीटी द्वारा संबद्ध ठेकेदार को जारी किए गए स्वीकृति पत्र (एलओए) दिनांक 7 जुलाई, 2007 की प्रति भेजी थी। चूंकि यह प्रस्ताव मई, 2007 में तैयार किया गया था, इसलिए परिगणनाओं के प्रयोजन के लिए टर्ग के किराया प्रभार रु0 136000 प्रतिदिन लिए गए थे।
	(ख). चूंकि ठेकेदारों को भेजे गए नामतः स्वीकृति पत्र दस्तावेजी समर्थन में टर्गों के किराया प्रभारों में वृद्धि के लिए कोई खंड नहीं दिया गया है, इसलिए पत्तन से प्रोद्भूत होने वाले संभावित व्यय के आधार पर व्यय को संशोधित करने का अनुरोध किया गया था।	चूंकि किराया अवधि के दौरान टर्ग किराया प्रभारों में वृद्धि के लिए कोई प्रावधान नहीं था, इसलिए प्रस्ताव में संशोधन की जरूरत नहीं है।
(ii).	150 लिटर प्रति घंटा प्रति टर्ग के ईंधन उपभोग पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें और एसपीएम प्रचालनों के लिए अन्य पत्तनों पर तैनात किए गए समान क्षमता के टर्ग द्वारा ईंधन के वास्तविक उपभोग के साथ इसका औचित्य बताएं।	इसे ऐसे स्रोतों से मौखिक रूप में सत्यापित किया गया है जहां समान टर्गों को रिलायंस, जामनगर आदि जैसे एसपीएम प्रचालनों के लिए तैनात किया गया है और इसे यह समझने के लिए दिया गया है कि औसत ईंधन उपभोग 120 से 150 लिटर प्रति घंटा होती है। अतः परिगणना प्रयोजन के लिए ईंधन उपभोग 150 लिटर प्रति घंटा लिया गया है।

(iii).	(क). टग किराया प्रभारों के 10 प्रतिशत पर उपरिव्ययों का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि उपरिव्यय का अनुमानन टग किराया प्रभारों के साथ क्यों जोड़ा जाना चाहिए। इस लागत अनुमान का विस्तृत ब्योरा भेजें।	टग किराया प्रभारों पर 10 प्रतिशत उपरिव्ययों का अनुमान अनुबन्ध प्रबंधन से संबंधित स्थापना/पर्यवेक्षण/संचार जैसे लागत तत्वों के लिए लिया गया है। चूंकि ऊपर सूचीबद्ध लागत के तत्व प्रत्यक्षतः टगों के किराये से जुड़े हुए हैं, इसलिए उपरिव्यय लागत को टग किराया प्रभारों के प्रतिशत रूप में लेना माना गया है।
	(ख). एसपीएम प्रचालनों के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन की प्रस्तावित व्यवस्था से पहले, कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड का कच्चा तेल कोचीन पत्तन के बर्थ पर प्रहस्तित किया जा रहा है। इसलिए, यह मानना अनुचित नहीं हो सकता कि स्थापना/पर्यवेक्षण आदि संबंधी सामान्य उपरिव्ययों को पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पहले सुविचारित अनुमानों में लिया जाए। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दी गई लागत के अलावा उपरिव्ययों के अनुमानन का औचित्य बताएं और पुष्टि करें कि इस लागत तत्व की दोगुनी गणना नहीं है।	पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन में, मौजूदा गतिविधियों के लिए प्रोद्भूत केवल उपरिव्यय व्यय पर विचार किया गया है। प्रस्तावित दरों की परिगणना के लिए अतिरिक्त उपरिव्ययों पर विचार किया गया है, क्योंकि एसपीएम उपयोक्ता को प्रदान की गई नई सुविधा है।
	(ग). यदि स्थापना/पर्यवेक्षण, आदि से संबंधित सेवाएं प्रदान करने वाली आउटसोर्सिंग एजेंसियों में से किसी के साथ अनुबंध किया गया है तो इसे दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रमाणित करें।	एसपीएम प्रचालन से संबंधित कोई सेवाएं प्रदान करने वाली किन्हीं आउटसोर्सिंग एजेंसियों के साथ पत्तन द्वारा कोई पृथक अनुबंध नहीं किया गया है।
(iv).	प्रस्ताव में दर्शाए गए औसत पार्सल आकार और पोतों की उतराई दर के आधार पर, पुल बैंक प्रचालनों के लिए टग घंटे एलआर 1 पोत के लिए 13 घंटे, वीएलसीसी पोतों के लिए 33 घंटे और सूज मैक्स पोतों के लिए 19 घंटे परिगणित होते हैं। एलआर 1 पोत के लिए 19 घंटे, वीएलसीसी पोतों के लिए 39 घंटे और सूज मैक्स पोतों के लिए 25 घंटे पर पुल बैंक प्रचालनों के लिए समाविष्ट टग घंटों का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	एलआर 1, सूज मैक्स और वीएलसीसी के लिए 13 घंटे, 19 घंटे और 33 घंटे की उतराई दर उनकी पम्पिंग दर पर आधारित है। संयुक्त सर्वेक्षण, स्ट्रिपिंग और कनेक्शन हटाने जैसी कुछ गतिविधियों के लेखा में प्रति 6 घंटे का अतिरिक्त समय प्रति पोत सुविचारित किया गया है।
(v).	प्रस्तावित पाइलटेंज प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 के अनुसार होनी चाहिए।	पाइलट शुल्क टगों के कार्य की अनुमानित लागत और सामान्य पाइलटेंज के लिए केवल एक की बजाय दो पाइलटों के उपयोग के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रचालन की प्रकृति आकार अथवा आयाम की बजाय सभी पोतों को चिह्नित सेवाएं प्रदान करना है। इसलिए, उच्चतर क्षमता वाले पोतों को रियायत प्रदान करना वित्तीय कारण से विचार करना साध्य नहीं माना गया है।
(vi).	(क). "पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली" (वीटीएमएस) शीर्ष के अधीन ऑफर की गई सेवाएं प्रदान करें।	वीटीएमएस के मुख्य कार्यों में से एक एसपीएम पर बर्थ किए गए पोतों की निगरानी करना होगा। बर्थिंग/अ-बर्थिंग जैसे पोतों के प्रचालन वीटीएमएस कंट्रोल स्टेशन पर मॉनीटर किए जाएंगे। अतः वहां प्रहस्तित किए गए बहुत बड़े टैंकरों के मार्गदर्शन के लिए वीटीएमएस एसपीएम परियोजना के लिए बहुत महत्वपूर्ण और वांछनीय आवश्यकता है।
	(ख). रु0 20 लाख के निवेश स्तर पर मूल्यहास तथा ब्याज लागत का अनुमान लगाने और लागत का एक-तिहाई एसपीएम प्रचालनों में प्रमाजित करने का आधार इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट करें कि एसपीएम में प्रचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा कोई पूंजी निवेश किया गया प्रतीत नहीं होता है।	वर्ष 2005-06 के दौरान, सीओपीटी में बर्थ किए गए कच्चे तेल के पोतों के जीआरटी ने कुल जीआरटी के 32 प्रतिशत का योगदान दिया था, तदनुसार, वीटीएमएस परियोजना की लागत का एक तिहाई एसपीएम परियोजना के लिए सुविचारित किया गया है और शेष एलएनजी और पत्तन प्रचालनों जैसी अन्य विकास परियोजनाओं द्वारा वह न किए जाने का अनुमान लगाया गया है। सीओपीटी ने न तो एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रदत्त अतिरिक्त सेवाओं के लिए एसपीएम परियोजनाओं पर टैक्स लगाया है और न ही इसने

		वीटीएमएस के संस्थापन के लिए किए गए निवेश पर किसी प्रतिलाम पर विचार किया है जिससे एसपीएम परियोजना को वित्तीय रूप से प्रतिस्पर्धी बताया जा सके।																																		
(vii).	सीओपीटी द्वारा अनुमानित पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीटीएमएस) के लिए ₹0 6 करोड़ का प्रस्तावित पूंजी व्यय आरओसीई और मूल्यहास के परिकलन के लिए पत्तन के पूर्व सामान्य संशोधन प्रस्ताव के दौरान सुविचारित किया गया था। कृपया स्पष्ट करें कि क्या वीटीएमएस के लिए विचाराधीन प्रस्ताव में प्रस्तावित ₹0 12 करोड़ पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित से अतिरिक्त है।	वीटीएमएस के संस्थापन के लिए प्रस्तावित कुल पूंजी व्यय ₹0 12 करोड़ है जिसमें से ₹0 6 करोड़ पर सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में पहले ही विचार किया जा चुका है। एसपीएम प्रचालनों के लिए केवल ₹0 4 करोड़ (अर्थात ₹0 12 करोड़ का एक तिहाई) पर विचार किया गया है।																																		
(viii).	अगले तीन वर्षों के लिए एसपीएम पर प्रचालनों से प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रोद्भूत के लिए संभावित अतिरिक्त आय ऐसे पोतों से प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर प्रोद्भूत होने के लिए संभावित आय के सापेक्ष दर्शाई जाए।	इसने एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज/पुल बैक प्रभारों से सृजित होने की संभावना वाली अतिरिक्त आय दर्शाते हुए विवरण भेजा है जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है:— <div style="text-align: right;">(₹0 करोड़ों में)</div> <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="3">मौजूदा प्रशुल्क पर</th><th colspan="3">प्रस्तावित प्रशुल्क पर</th></tr><tr><th>2007-08 (8 माह)</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2007-08 (8 माह)</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr><tr><td>(i). पाइलटेज</td><td>4.44</td><td>6.66</td><td>6.66</td><td>6.47</td><td>9.70</td><td>9.70</td></tr><tr><td>(ii). पुल बैक प्रचालन</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>5.82</td><td>8.73</td><td>8.73</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>4.44</td><td>6.66</td><td>6.66</td><td>12.29</td><td>18.44</td><td>18.44</td></tr></table>	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क पर			प्रस्तावित प्रशुल्क पर			2007-08 (8 माह)	2008-09	2009-10	2007-08 (8 माह)	2008-09	2009-10	(i). पाइलटेज	4.44	6.66	6.66	6.47	9.70	9.70	(ii). पुल बैक प्रचालन	--	--	--	5.82	8.73	8.73	जोड़	4.44	6.66	6.66	12.29	18.44	18.44
विवरण	मौजूदा प्रशुल्क पर			प्रस्तावित प्रशुल्क पर																																
	2007-08 (8 माह)	2008-09	2009-10	2007-08 (8 माह)	2008-09	2009-10																														
(i). पाइलटेज	4.44	6.66	6.66	6.47	9.70	9.70																														
(ii). पुल बैक प्रचालन	--	--	--	5.82	8.73	8.73																														
जोड़	4.44	6.66	6.66	12.29	18.44	18.44																														

6. बीपीसीएल-केआरएल ने पत्र दिनांक 11 जनवरी, 2008 द्वारा सूचित किया है कि एसपीएम पर प्रचालन 3 दिसम्बर, 2007 से शुरू हुए थे। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दर अनुमोदित नहीं की गई है, इसने बताया है कि सीओपीटी उनसे बिना किसी चर्चा के प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर दर वसूल कर रहा है।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 30 सितम्बर, 2008 को दिल्ली में की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी ने प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दुओं को स्पष्ट किया था। बीपीसीएल-केआरएल ने अपने निवेदनों का पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी और बीपीसीएल-केआरएल ने अपने निवेदन रखे थे।

8. संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी से दिसम्बर, 2007 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए वास्तविक परिगणना (प्रत्यक्ष और वित्तीय दोनों) के आधार पर अधुनातित प्रस्ताव 8 अक्टूबर 2008 तक दाखिल करने और साथ ही साथ अधुनातित प्रस्ताव बीपीसीएल-केआरएल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजने की सलाह दी गई थी।

9.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 अक्टूबर, 2008 द्वारा विस्तृत लागत परिगणनाओं के साथ संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संशोधित प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदन और सीओपीटी द्वारा किए गए संशोधन नीचे दिए गए हैं:—

- (i). एसपीएम प्रचालनों के लिए दरें प्रचालनों की शुरुआत की तारीख अर्थात् 3 दिसम्बर, 2007 से 30 सितम्बर, 2008 तक वास्तविक निष्पादन के आधार पर पुनः परिगणित की गई है।

- (ii). हालांकि एसपीएम प्रचालन केवल 3 दिसम्बर, 2007 से ही शुरू हुआ था, एसपीएम प्रचालन के लिए ही विशेष रूप से किराये पर ली गई दो टगों को मै0 बीपीसीएल-केआरएल के साथ चर्चाओं के आधार पर 15 दिसम्बर, 2007 को लगाया गया था। अतः परिगणनाओं के लिए किराया प्रभार 15 सितम्बर, 2007 से लिए गए हैं।
- (iii). कुल लागत पर 6 प्रतिशत लाभ मार्जिन संशोधित दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (iv). वीटीएमएस लागत पर परिकलित मूल्यहास और ब्याज पाइलटेज शुल्क के लिए दर पर पहुंचने के समय प्रारंभिक प्रस्ताव में एसपीएम पर आबंटित किया गया था। इसे संशोधित परिगणना से अलग रखा गया है।
- (v). पुल बैंक प्रचालनों के लिए टग प्रभार परिगणना की सुविधा के लिए रु0 29163 प्रति टग घंटा में पूर्णांकित करने के पश्चात रु0 29200 प्रति टग घंटा पर प्रस्तावित किया गया है (पहले प्रस्तावित विदेशी के लिए अ0डा0 1708.33 और तटीय के लिए रु0 41000 के विपरीत)।
- (vi). एसपीएम पर आने वाले पोतों के अतिरिक्त संचलनों के लिए प्रभार की वसूली के लिए प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव भी संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है।
- (vii). पत्तन ने अब टीएमपी द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरमान के अनुसार पाइलटेज शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इसने दोहराया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज आंतरिक बंदरगाह के भीतर पोतों के सामान्य प्रहस्तन की अपेक्षा विशिष्ट गतिविधि है। इस मामले में, पत्तन प्रत्येक प्रचालन के लिए 2 पाइलट और 2 टग प्रदान कर रहा है। चूंकि एसपीएम पर पोतों के प्रहस्तन के लिए टगों को नहीं लगाए जाने पर मै0 बीपीसीएल-केआरएल की क्षतिपूर्ति के लिए समझौता ज्ञापन में विशिष्ट खंड है, इसलिए यह सेवा सुनिश्चित करने के लिए पत्तन द्वारा उठाया गया जोखिम बेहतरीन है और इसे वित्तीय रूप से रखना आसान नहीं है। तथापि, इस गतिविधि में पहले नहीं देखे गए पेरिल्स/जोखिमों को वित्तीय रूप में रखने में मुश्किल के मद्देनजर पत्तन ने पाइलटेज शुल्क मौजूदा दरमान में निर्धारित दर के अनुसार वसूल करने का प्रस्ताव किया है।
- (viii). रु0 25 प्रति टन की घाटशुल्क दर (सीओपीटी और केआरएल के बीच हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार) और प्रति जीआरटी पत्तन देयताओं (मौजूदा दरमान के अनुसार) पर मै0 बीपीसीएल-केआरएल 30 सितम्बर, 2008 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान पहले से सहमत था।
- (ix). एसपीएम प्रचालन सीओपीटी और मै0 बीपीसीएल-केआरएल दोनों के लिए नई गतिविधि है और दरों का निर्धारण ज्यादातर पोतों की संख्या, पोतों के प्रकार, पोतों के जीआरटी आदि जैसे प्रतिमानकों पर निर्भर करते हैं। निर्णय पैरामीटरों की अनिश्चितता पर विचार करते हुए, यह अनुरोध किया गया है कि टीएमपी सीओपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर 1 नवम्बर, 2008 से अनुमोदन के लिए विचार करे।

9.2. संक्षेप में, संशोधित प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नवत् हैं:-

**क. पोत संबंधित प्रभार:**

- (i). एसपीएम पर आने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताएँ:

सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी	
		तटीय (रु0 में)	विदेशी (अ0 डा0 में)
1.	कच्चा तेल टैंकर	7.20	0.269
	समान पोत के मामले में भुगतान की बारम्बारता	30 दिनों में एक बार	प्रत्येक प्रवेश

कोचीन पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान के अनुसार।

(ii). एसपीएम पर प्रहस्तित पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क:

सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		तटीय (रु०)	विदेशी (अ० डा०)
(i).	30000 जीआरटी तक	15.35	0.5738
(ii).	30001 से 60000 जीआरटी	रु० 460647 + रु० 12.28 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	अ०डा० 17214 + अ०डा० 0.4590 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(iii).	60001 और अधिक	रु० 829132 + रु० 10.75 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	अ०डा० 30984 + अ०डा० 0.4016 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

(iii). एसपीएम पर आने वाले पोतों के अतिरिक्त संचलनों के लिए दरें:

1.	यदि कोई पोत एसपीएम पर स्थानांतरित किया जाता है, एसपीएम पर इसकी प्रारंभिक बर्थिंग के पश्चात, एसपीएम पाइलटेज का 25 प्रतिशत प्रत्येक स्थानांतरण के लिए वसूल किया जाएगा।
2.	यदि पोत सीओटी अथवा पत्तन के किसी अन्य बर्थ ले जाया जाता है और वहां से नौचालित किया जाता है, इसे नया प्रवेश/निकासी माना जाना चाहिए और पाइलटेज मौजूदा टीएमपी अनुमोदित दरमान के अनुसार वसूल किया जाना चाहिए।

(iv). एसपीएम पर पुल बैक प्रचालन के लिए टग प्रभार:

सं.	विवरण	रु०
1.	टग प्रभार - टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	29200

ख. कार्गो संबंधित प्रभार:

सं.	विवरण	रु०
1.	घाटशुल्क - प्रति टन	25.00

9.3. सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव बीपीसीएल-केआरएल को भेजा गया था क्योंकि बीपीसीएल-केआरएल ने अपने पत्र में उल्लेख किया है कि पत्तन ने अपने प्रस्ताव का पूर्ण पाठ नहीं भेजा था। बीपीसीएल-केआरएल ने सीओपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। सीओपीटी ने बीपीसीएल-केआरएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

10. इस मामले में परामर्श संबंध कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). यह प्रस्ताव जून, 2003 में दोनों पक्षों के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन (एमओयू) के अनुसार कोचीन पत्तन न्यास पर भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड - कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड (बीपीसीएल-केआरएल) द्वारा सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) पर प्रचालनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है। प्रचालन 3 दिसम्बर, 2007 को शुरू हुए बताए गए हैं। बृहत्तः, मुख्यतः कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए नई सुविधा है जो पहले तेल जेट्टियों पर उतारे जाते थे और अतिरिक्त मात्रा और बड़े जलयानों की सुविधा देती है। एसपीएम पर निवेश



बीपीसीएल-केआरएल द्वारा किया बताया गया है जबकि पोत प्रचालन सीओपीटी द्वारा संचालित किया जाना जारी रखा गया है।

- (ii). मई, 2007 में सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रारंभिक प्रस्ताव जहाँ कोचीन प्रचालन के लिए पोतों द्वारा पोतों की गई सूचना और अनुमान पर विश्वास करते हुए था। बाद में हमारी सलाह पर, सीओपीटी ने सितम्बर, 2008 तक की अवधि के लिए बीपीसीएल-केआरएल द्वारा एसपीएम पर तात्कालिक प्रचालन के आधार पर संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है। बीपीसीएल-केआरएल की टिप्पणियों के आधार पर, प्रारंभिक प्रस्तावों में इस गतिविधि में आबंटित की गई पोत यातायात प्रबंधन प्रणाली पर सीओपीटी द्वारा किया गया निवेश का प्रभाव, संशोधित परिगणना में हटा दिया गया है। कोचीन पत्तन न्यास में बीपीसीएल-केआरएल द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए दर निर्धारित करते समय सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर विचार किया गया है।

- (iii). एसपीएम प्रचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित बार मुख्य प्रशुल्क मदे हैं—(क) पत्तन देयताएँ (ख) पाइलटेज प्रभार (ग) पुल बैंक प्रचालनों के लिए टम प्रभार और (घ) घाट प्रशुल्क दर।

- (iv). सीओपीटी ने एसपीएम पर आने वाले पोतों के लिए अपने दरमान में निर्धारित मौजूदा पत्तन देयताओं की वसूली का प्रस्ताव किया है। बीपीसीएल-केआरएल ने टिप्पणी की है कि पत्तन पर लागू पत्तन देयताएँ एसपीएम के लिए लागू नहीं की जा सकती क्योंकि यह तद से 10.5 कि०मी० दूर है और पत्तन स्थिति पर लागू सामान्य लागत तत्व एसपीएम स्थान के लिए वैध नहीं है। वादितार में एसपीएम प्रचालनों के लिए कांडला प्रचालन न्यास में निर्धारित मिनिक दर का उल्लेख करते हुए, इसने कोचीन पत्तन पर इसके प्रचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित पत्तन देयताओं की समीक्षा और संशोधन करने का अनुरोध किया है।

ऐतिहासिक, उपदिचार में एसपीएम प्रचालनों और कांडला पत्तन न्यास में पत्तन प्रचालनों के लिए मिन-मिन दर शायद यह स्वीकार करते हुए निर्धारित की गई है कि वादितार और कांडला में प्रचालनों के पृथक चैनल और स्थान हैं। कोलकाता पत्तन न्यास में, पत्तन देयताओं की समान दर हस्तिया और कोलकाता में प्रचालनों के लिए प्रभार है। इसी प्रकार मुम्बई पत्तन न्यास में इसकी गेदियों और जवाहरदीप जहाँ मरीन ऑयल टर्मिनल स्थित है पर प्रचालनों के लिए पत्तन देयताओं की समान दर लागू है।

सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन देयताएँ मरीन सर्व, पत्तन संरक्षणता, प्रदूषण नियंत्रण, घाटा पट्टेन-रक अमिरता तथा सुरक्षा उपाय, अग्नि शमन आदि जैसी विभिन्न सेवाओं को प्रदान करने के लिए फेदभूत की गई लागत के आधार पर निर्धारित की गई हैं। इन सेवाओं का लाभ एसपीएम द्वारा लिया गया भी बताया गया है। इसके अलावा सीओपीटी ने बताया है कि निगरानी और अन्य सुरक्षा उपाय एसपीएम पर ज्यादा लागू हैं क्योंकि यह पत्तन सीमा की बाह्य सीमा रेखा से बहुत निकट, दरवर्ती स्थान पर स्थित है। सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण है, पिछले सामान्य संशोधन पर सीओपीटी के लिए सुविचारित वित्तीय मॉडल प्रभावित होगा यदि कच्चे तेल के पोतों के लिए कम की गई पत्तन देयताएँ निर्धारित की जाती हैं, क्योंकि वित्तीय मॉडल तेल जेट्टी पर कच्चे तेल के प्रहस्तन पर विचार करता है।

सीओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के सदवेमजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि पत्तन देयताएँ पोत के प्रवेश के लिए एक शुल्क है, यह जरूरी नहीं पाया गया है कि एसपीएम और पत्तन के बर्थों पर पहुंचने वाले पोतों के लिए मिन-मिन पत्तन देयताएँ निर्धारित की जाएं। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित पत्तन देयताओं की वसूली के पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार किया गया है।

- (v). सिर्फ एसपीएम पर प्रचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा दो टर्गों को किरसे रर लिया गया है। इन टर्गों का उपयोग पाइलटेज और पुल बैंक प्रचालनों दोनों के लिए किया जा रहा है। प्रारंभिक प्रस्ताव में, एसपीएम पर प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क सीओपीटी द्वारा टर्गों के कार्य की अनुमानित लागत के आधार पर प्रस्तावित किया गया था। तत्पश्चात, संशोधित प्रस्ताव में पाइलटेज शुल्क कोचीन पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान में निर्धारित दर पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रथम स्लेब अर्थात् 90,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए सीओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित पाइलटेज शुल्क अ०ड० 0.5738 है। अनुवर्ती स्लेबों के लिए, स्लाइडिंग दरें पोत के वर्धित आकार के साथ निर्धारित की गई हैं, जोकि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है। संशोधित प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों से निम्नतर है।

बीपीसीएल-केआरएल ने निवेदन किया है कि एसपीएम के लिए पाइलटेज प्रभार प्रथम दस महीनों के दौरान पत्तन द्वारा वास्तव में व्यय और पोत आंकड़ों के आधार पर परिकलित किया जाए। बीपीसीएल-केआरएल ने 80

5.48 करोड़ प्रति टग के कुल व्यय के विपरीत सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क पर अनुमानित राजस्व पर विचार करते हुए परिगणना भेजी है। बीपीसीएल-केआरएल द्वारा भेजी गई परिगणना असंगत है क्योंकि इसने पाइलटों की अपेक्षित संख्या प्रदान करने की लागत और पाइलटेज सेवाओं में शामिल अन्य घटकों पर विचार नहीं किया गया है।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि सिर्फ एसपीएम प्रचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा किराये पर ली गई टग पत्तन द्वारा अपने सामान्य पाइलटेज प्रचालनों के लिए तैनात की गई मौजूदा टगों की तुलना में अधिक शक्ति वाली टग हैं जैसाकि सीओपीटी द्वारा बताया गया है। इसके अलावा, दरमान में निर्धारित मौजूदा पाइलटेज शुल्क सीओपीटी के मौजूदा टगों के मूल्यहासित मूल्य के आधार पर होना चाहिए। एसपीएम प्रचालनों के लिए टगों के प्रचालन के लिए बताया गया है कि पोत के आकार के कारण टैंकरों की बर्थिंग और अ-बर्थिंग के लिए बहुत ही कुशल और अनुभवी पाइलटों की आवश्यकता होती है और बर्थिंग के पश्चात सुरक्षा कारणों से पूरे प्रचालनों तक पाइलट को जलयान के बोर्ड पर रुकना होता है। इन सभी बातों पर विचार करते हुए, एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलट शुल्क एसपीएम पर पोतों को पाइलटेज सेवाएं प्रदान करने के लिए शामिल लागत के आधार पर निर्धारित किए जाने की जरूरत है।

तथापि, पत्तन ने वित्तीय रूप में प्रचालन में लागत और जोखिम के परिकलन में मुश्किल के मद्देनजर एसपीएम प्रचालनों के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित दर के अनुसार पाइलटेज शुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज सेवाओं में शामिल विभिन्न लागत तत्वों की उपलब्धता के अभाव में, ये सेवाएं प्रदान करने के लिए शामिल लागत के आधार पर एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क निर्धारित करना संभव नहीं होगा। अतः एसपीएम पर प्रहस्तित पोतों के लिए मौजूदा पाइलटेज शुल्क की वसूली को जारी रखने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को कुछ समय के लिए इस शर्त पर स्वीकार किया गया है कि सीओपीटी मार्च, 2009 में संशोधन के लिए देय सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ पाइलटेज सेवाएं ऑफर करने के लिए प्रोद्भूत वास्तविक लागत के आधार पर अच्छी तरह से विश्लेषित प्रस्ताव निरूपित करेगा। पत्तन के अन्य प्रयोजनों के लिए अंशतः टग की उपयोगिता जब वे एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रयोग नहीं की जा रही हों, के बारे में बीपीसीएल-केआरएल द्वारा दिए गए सुझाव पर भी पत्तन द्वारा विचार किया जाए।

- (vi). बीपीसीएल-केआरएल और सीओपीटी के बीच 11 जून, 2003 को हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन के आधार पर घाटशुल्क दर रु0 25 प्रति मीट्रिक टन पर प्रस्तावित की गई है। समझौता ज्ञापन में यथा सहमत सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर बीपीसीएल-केआरएल को कोई विवाद नहीं है। चूंकि यह समझौता ज्ञापन के अनुसार दोनों पक्षों के बीच परस्पर रूप से सहमत दर है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित घाटशुल्क दर अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

समझौता ज्ञापन भी पत्तन से अपेक्षा करता है कि जब एसपीएम के माध्यम से थुपट 9 मिलियन टन प्रतिवर्ष से अधिक हो तब रु0 25 प्रति मीट्रिक टन की घाटशुल्क दर में अधोमुखी संशोधन पर विचार किया जाए। पत्तन और बीपीसीएल-केआरएल दोनों समझौता ज्ञापन की शर्तों के पालन के लिए सहमत हैं।

- (vii). पुल बैंक प्रचालन के लिए टग हेतु किराया प्रभार रु0 28, 200/- प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर प्रस्तावित किया गया है। बीपीसीएल-केआरएल सामान्यतः सीओपीटी द्वारा भेजे गए परिकलन से सहमत है, एक मद अर्थात् टग का किराया प्रभार को छोड़कर। टग के किराया प्रभार पर पहुंचने में सुविचारित विभिन्न लागत घटकों पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, सीओपीटी ने 50 टन बोलाई पुल की दो टग किराये पर ली हैं। टग का किराया प्रभार रु0 135000/- प्रतिदिन (ईंधन, ल्यूबरिकेटिंग ऑयल और स्वच्छ जल अतिरिक्त) पर सुविचारित किया गया है जोकि जुलाई, 2007 में सीओपीटी द्वारा जारी किए गए स्वीकृति पत्र द्वारा समर्थित है।

(ख). सीओपीटी ने बताया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए टग 15 सितम्बर, 2007 को लगाई गई थी। बीपीसीएल-केआरएल ने एसपीएम पर प्रचालन 3 दिसम्बर, 2007 से शुरू किए थे।

(ग). टग के प्रस्तावित किराया प्रभार पर पहुंचने के समय, सीओपीटी ने 381 दिनों अर्थात् 15 सितम्बर, 2007 से 30 सितम्बर, 2008 तक पत्तन द्वारा टग को लगाए जाने की तारीख से, रु0 135000/-

प्रतिदिन की दर से टग के किराया प्रभार पर विचार किया है। बीपीसीएल-केआरएल ने टिप्पणी की है कि एसपीएम प्रचालन केवल 3 दिसम्बर, 2007 से शुरू हुए थे और इसलिए इसने 302 दिनों अर्थात् 3 दिसम्बर, 2007 से 30 सितम्बर, 2008 तक के लिए टग का किराया प्रभार संशोधित करने के पश्चात् पुनः परिगणित किया है। सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि 15 सितम्बर, 2007 से 2 दिसम्बर, 2008 अवधि के लिए टग का किराया प्रभार वसूल करने का इसका दावा सही है क्योंकि बीपीसीएल-केआरएल ने जब एसपीएम पर प्रचालन शुरू नहीं किए थे तब उक्त अवधि के लिए टग किराया प्रभार अदा करने की उसकी मांग पर प्रतिसाद नहीं दिया था।

चूंकि पत्तन ने विशेष रूप से एसपीएम प्रचालनों के लिए टगों को किराये पर लिया था और समझौता आपन तथा बीपीसीएल-केआरएल द्वारा दिए गए संकेतों के आधार पर इसे 15 सितम्बर को तैनात किया था, इसलिए उक्त अवधि के लिए टग किराया प्रभार वसूल करने का पत्तन का दावा सही है। सीओपीटी को टगों की निष्क्रियता की लागत वहन करने के लिए नहीं कहा जा सकता। उसी समय, सीओपीटी द्वारा अनुसरित पद्धति के आधार पर पुल बैंक प्रचालनों के लिए टग का किराया प्रभार निर्धारित करना प्रशुल्क में टगों की निष्क्रियता की लागत को बनाए रखना होगा। ऐसी स्थिति में, दरों के दो सेट - एक 15 सितम्बर, 2007 से 30 सितम्बर, 2008 अवधि के लिए जो 15 सितम्बर, 2007 से 30 सितम्बर, 2008 अवधि के लिए टग किराया प्रभार को स्वीकार करेगी और दूसरा 1 अक्टूबर 2008 से आगे की अवधि के लिए निर्धारित किया गया है।

- (घ). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2005 अपेक्षा करते हैं कि व्यय भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संस्करण के संदर्भ में लागत में वार्षिक वृद्धि स्वीकार करते हुए अनुमानित किया जाए और इसे प्रशुल्क उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित किया जाए। वर्ष 2008-09 में प्रशुल्क मामलों पर कार्यवाही करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2007-08 के लिए भारत सरकार द्वारा प्रतिवेदित डब्ल्यूपीआई के आधार पर 4.6 प्रतिशत है। सीओपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेज़ दर्शाते हैं कि दो टगों के किराये पर लेने का अनुबंध वर्ष 2007 से पांच वर्षों की अवधि के लिए है और रु० 138000/- प्रति टग प्रतिदिन की दर अनुबंध अवधि के दौरान किसी लेखा पर किसी मिनता के अधीन नहीं है। अतः टग के किराया प्रभार में वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है।

दिसम्बर, 2007 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित ईंधन और जल की औसत वास्तविक लागत अक्टूबर 2008 के बाद की अवधि के लिए टग के किराया प्रभार पर पहुंचने के समय 4.6 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर पर वर्धित किया गया है।

- (ङ). अन्य किराया प्रभारों का 10 प्रतिशत उपरिख्य लागत रूप में अनुमानित किया गया है। जब यह पुष्टि करने के लिए कहा गया था कि क्या पत्तन के पिछले सामान्य संशोधन में सुविचारित सामान्य उपरिख्य, एसपीएम पर ऑफर की गई सेवाओं के लिए उपरिख्य लागत की परवाह नहीं करता है, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि उपरिख्य अनुमानन अनुबंध प्रबंधन संबंधी अन्य लागत तत्वों, स्थापना, पर्यवेक्षण, संचार के लिए है। चूंकि ये लागत तत्व टग के किराये से सीधे तौर पर जुड़े हैं, इसलिए पत्तन ने उपरिख्य लागत को टग किराया प्रभार के प्रतिशत रूप में अनुमानित किया है। सीओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, पत्तन द्वारा अनुमानित उपरिख्य लागत को वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार 1 अक्टूबर 2008 से अवधि के लिए लागत में वार्षिक वृद्धि लागू किए जाने के अधीन स्वीकृत किया गया है।

- (च). सामान्य लागत जमा दृष्टिकोण में, महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारित करते समय निवेश पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। वर्तमान मामले में, सीओपीटी द्वारा तैनात की गई टग किराया आधार पर है, इसलिए यह निवेश पर प्रतिलाभ के लिए हकदार नहीं है। सीओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय कुल लागत का 6 प्रतिशत मार्जिन रूप में माना है। बीपीसीएल-केआरएल ने सीओपीटी द्वारा अनुसरित इस दृष्टिकोण को स्वीकार किया है। टग के किराया प्रभार पर पहुंचने के समय इसी दृष्टिकोण पर विचार किया गया है। टग के किराया प्रभार की लागत और टग की निष्क्रिय अवधि के लिए तदनुकूली उपरिख्य, तथापि, को हमारी परिगणना में कुल लागत पर मार्जिन का परिकलन करने के समय अलग रखा गया है।

- (छ). 3 दिसम्बर, 2007 से 30 सितम्बर, 2008 अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक पुल बैंक घंटे 2302 घंटे हैं।

- (ज). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, 1 अक्टूबर, 2008 से अवधि के लिए पुल बैंक प्रचालन के लिए टग का किराया प्रभार 30 सितम्बर, 2008 तक प्रतिवेदित वास्तविक टग घंटों के आधार पर परिकलित किया गया है जोकि पूरे वर्ष के लिए यथानुपातित है।
- (viii). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, 15 सितम्बर 2007 से 30 सितम्बर, 2008 अवधि के लिए पुल बैंक प्रचालन हेतु टग का प्रचालन करने के लिए कुल लागत जमा मार्जिन रु0 664.30 लाख परिगणित होता है। एक वर्ष के बाद की अवधि के लिए, कुल लागत जमा लाभ रु0 667.47 लाख परिगणित होता है।
- (ix). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.1.2 के अनुसार, तटीय पोतों के लिए निर्धारित किया जाने वाला रियायती प्रशुल्क पोत संबंधित प्रभारों में विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार विदेशगामी और तटीय पोत के बीच दर अंतर नहीं रखा गया है। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित एसपीएम पर प्रहस्तित वास्तविक पोत दर्शाता है कि तटीय पोत का जीआरटी 28.5 प्रतिशत है और विदेशगामी पोत 71.5 प्रतिशत है। चूंकि टग का किराया प्रभार पोत द्वारा तैनात किए गए घंटे के लिए निर्धारित किया गया है, इसलिए तटीय पोत और विदेशगामी पोत के लिए वास्तविक पुल बैंक प्रचालन के लिए 2302 के कुल टग घंटों में से, तटीय पोत के लिए तैनात किए गए टग घंटे 667 घंटे (28.9 प्रतिशत) और विदेशगामी पोत 1635 घंटे (71.1 प्रतिशत) हैं। इस प्रकार, टग का किराया प्रभार तटीय और विदेशगामी पोत के लिए तैनात टग घंटों के आधार पर पत्तन द्वारा वसूल की जाने वाली कुल लागत को बांटते हुए और पोतों की इन श्रेणियों के बीच बनाए रखे जाने वाले 40 प्रतिशत के दर अंतर को भी ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया गया है।
- (x). सीओपीटी ने विदेशगामी पोत के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.1.1. विनिर्दिष्ट करता है कि विदेशगामी पोत के लिए सभी संबंधित प्रभार को डॉलर रूप में निर्धारित किए जाने की जरूरत है। विदेशगामी पोत के लिए टग किराया प्रभार 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार डॉलर रूप में निर्धारित किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, 30 सितम्बर, 2008 तक की अवधि के लिए दर पर पहुंचने के लिए दिसम्बर, 2007 के समय प्रचलित विनिमय दर अर्थात् 1 अ0डा0 = रु0 39.56 पर विचार किया गया है। उसके बाद की अवधि के लिए, अक्टूबर 2008 में प्रचलित विनिमय दर अर्थात् 1 अ0डा0 = रु0 48.43 पर विचार किया गया है।
- संशोधित परिगणना पत्रक **अनुलग्नक-1** रूप में संलग्न किया गया है।
- (xi). संशोधित परिगणना के अनुसार, पुल बैंक प्रचालन के लिए टग का किराया प्रभार निम्नवत् है:-

(दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग)			
3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक अवधि के लिए		30 सितम्बर, 2008 के बाद की अवधि के लिए	
विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (रु0 में)	विदेशगामी (अ0डा0 में)	तटीय (रु0 में)
825.18	19586	560.25	16280

- (xii). एसपीएम प्रचालनों के लिए लागू पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत पर स्थानांतरण प्रभार उस मामले में प्रस्तावित किया गया है जब एसपीएम में इसकी प्रारंभिक बर्थिंग के पश्चात पोत को एसपीएम पर स्थानांतरित किया जाता है। बीपीसीएल-केआरएल को कोई आपत्ति नहीं है यदि पत्तन एसपीएम पर प्रत्येक अतिरिक्त बर्थिंग के लिए प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार वसूल करता है, यदि स्थानांतरण बीपीसीएल-केआरएल की प्रचालनात्मक आवश्यकता के कारण है जो अन्य महापत्तनों में प्रचलित है जहां समान गतिविधियां उपलब्ध हैं। तथापि, यदि स्थानांतरण अपक्षीय मौसम, आदि जैसी स्थिति में किया जाना जरूरी हो जाता है, तो बीपीसीएल-केआरएल की राय है कि पत्तन को कोई ऐसा स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं करना चाहिए।
- वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.4 विनिर्दिष्ट करता है कि उपयोक्ता के अनुरोध पर पोत के स्थानांतरण पर ही स्थानांतरण प्रभार लगेगा। अतः स्थानांतरण प्रभार वसूल करने का पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि कम से कम इस प्रशुल्क मद के अगले संशोधन में प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर स्थानांतरण प्रभार निर्धारित किया जाए।

अन्य महापत्तनों के दरमान स्थानांतरण प्रमार की वसूली से छूट प्रदान करते हैं यदि किसी पोत को पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरित किए जाने की जरूरत होती है। सीओपीटी सहित अन्य महापत्तनों के दरमान में पत्तन सुविधा के लिए पोत का स्थानांतरण शब्दावली परिभाषित की गई है क्योंकि एसपीएम से/को जाने-आने वाले पोतों के लिए भी लागू है। एक उपयुक्त टिप्पणी कि पत्तन सुविधा की मौजूदा परिभाषा एसपीएम पोत संचालनों पर भी लागू होगी, एसपीएम प्रचालनों के लिए दरों की अनुसूची में निर्धारित की गई है।

(xiii). सीओपीटी ने यह शर्त निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है कि यदि कोई पोत कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी) अथवा पत्तन के किन्हीं अन्य बर्थों की ओर जाता है और वहां से नौचालित होता है, तो नया प्रवेश/निकासी रूप में माना जाएगा और पत्तन के मौजूदा दरमान के अनुसार पाइलटेज वसूल किया जाएगा। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि समान कॉल नम्बर पर टैंकर के प्रारंभिक प्रवेश के दौरान एक बार वसूली से इतर उन टैंकरों से अतिरिक्त पत्तन देयताएँ वसूल नहीं की जाएगी। सीओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, और यह भी स्वीकार करते हुए कि बीपीसीएल-केआरएल को प्रस्तावित शर्त पर कोई आपत्ति नहीं है, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्त स्वीकार की गई है।

(xiv). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 में 'पाइलटेज शुल्क' शब्दावली को पर्याप्त क्षमता की टर्गों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अन्तर्मुखी, एक बहिर्मुखी संचालन प्रदान करने और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोत के स्थानांतरणों के लिए समेकित शुल्क रूप में परिभाषित किया गया है। पाइलटेज शुल्क की परिभाषा को भी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सीओपीटी के दरमान में शामिल किया गया है। यही शर्त एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क की अनुसूची के अधीन निर्धारित की गई है।

(xv). पत्तन ने एसपीएम पर आने वाले पोतों के लिए किन्हीं बर्थ किराया प्रमारों की वसूली का प्रस्ताव नहीं किया है, क्योंकि इसे समझौता ज्ञापन में शामिल नहीं किया गया है। तथापि, जैसाकि सीओपीटी द्वारा सही बताया गया है, यदि बीपीसीएल-केआरएल अन्य पक्षों अथवा एसपीएम पर सुविधा का उपयोग करने के लिए किसी अन्य नाम से कोई अन्य प्रमार वसूल करने की योजना बनाता है तो इसे इस प्राधिकरण का पूर्वानुमोदन प्राप्त करना होगा।

(xvi). पूर्व 2007-08 के दौरान लगभग दस महीनों की अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा भेजे गए प्रचालन की वास्तविक लागत पर विश्वास करते हुए सम्पूर्ण विश्लेषण किया गया है। जैसाकि सीओपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि एसपीएम पर ऑफर की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क बहुत हद तक पोतों की संख्या, पोत के जीआरटी, प्रचालनों की लागत आदि जैसे विभिन्न पैरामीटरों पर निर्भर करता है। अतः 31 मार्च, 2009 को देय पत्तन के दरमान के सामान्य संशोधन के समय एसपीएम पर ऑफर की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करना उपयुक्त पाया गया है।

(xvii). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एसपीएम पर प्रचालन 3 दिसम्बर, 2007 से शुरू हुए थे। एसपीएम पर प्रचालनों के लिए मौजूदा दरमान में कोई अनुमोदित दरें नहीं हैं क्योंकि कोचीन पत्तन न्यास में शुरू की गई यह नई सेवा है। अतः दरें एसपीएम पर प्रचालनों के शुुरुआत की तारीख अर्थात् 3 दिसम्बर, 2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित की गई हैं। एसपीएम पर ऑफर की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क की सीओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के साथ समीक्षा की जाएगी।

12. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कोचीन पत्तन न्यास में बीपीसीएल-केआरएल द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए दरें अनुलग्नक-II के अनुसार अनुमोदित करता है। अनुमोदित दरों को सीओपीटी के मौजूदा दरमान में अध्याय-II पोत संबंधित प्रमार के अधीन 2.5 - एसपीएम प्रचालनों के लिए दरों की अनुसूची रूप में शामिल किया गया है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

## अनुलग्नक-I

बीपीसीएल-केआर के लिए कोचीन पत्तन च्यास में सिंगल प्वाइंट मूरिंग के लिए टन किराया प्रभार का परिकलन

रु० में प्रति टन

क्र.स.	विवरण	सीओपीटी द्वारा प्रेषित	टीएएमपी द्वारा संशोधित	
		सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 अवधि के लिए वास्तविकताएँ	3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 अवधि के लिए	1 अक्टूबर 2008 से एक वर्ष की अवधि के लिए
1	टर्गों का किराया प्रभार कुल किराया प्रभार भुगतान किए गए (रु०) (रु० 135000 प्रति दिन प्रति टन x 381 दिन) सीओपीटी द्वारा	51435000	51435000	49275000
2	ईंधन लागत वास्तविक लागत प्रति टन (रु०)	6644781	6644781	8400367
3	जल लागत वास्तविक लागत प्रति टन (रु०)	110601	110601	139822
4	उपस्थित टन किराया प्रभारों पर 10 प्रतिशत (रु०)	5143500	5143500	5154165
	कुल लागत	63333882	63333882	62969355
5	मार्जिन निष्क्रिय अवधि के लिए किराया प्रभार की लागत अतिरिक्त कुल लागत पर 6 प्रतिशत	3800033	3096143	3778161
6	जोड़ (1+2+3+4+5)	67133915	66430025	66747516
7	वास्तविक पुल बैक घंटे	2302	2302	2782
8	इकाई टन लागत प्रति घंटा (रु० में)	29163	28858	23991
9	दर प्रति टन प्रति घंटा विदेशी पोत (ओडग में) तटीय पोत (रु० में)	29200	825.18 19586	560.25 16280

तटीय पोतों को स्वीकार्य रियायत पर विचार करने के पश्चात विदेशी और तटीय के लिए विभिन्न दर पर पहुँचने के लिए परिकलन				
	गणना	दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 अवधि के लिए	1 अक्टूबर 2008 से एक वर्ष की अवधि के लिए	
1	कुल लागत + वसूल किया जाने वाला मार्जिन (उपयुक्त 6 से)	66430025	66747516	
2	(क). तटीय गामी पोत के पुल बैक टन घंटे (सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित)	667	806	
	(ख). विदेशी पोत के पुल बैक टन घंटे (सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित)	1635	1976	
	कुल वास्तविक पुल बैक घंटे (2 (क+ख))	2302	2782	
3	3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 अवधि के लिए गणना	1 अक्टूबर 2008 से एक वर्ष की अवधि के लिए गणना		
	$1635x + 667 * 0.6x =$	$1976x + 806x * 0.6x =$	66430025	66747516
	$1635x + 400x =$	$1976x + 484x =$	66430025	66747516
	$2035x =$	$2460x =$	66430025	66747516
	$x =$ (विदेशगामी पोत दर)	रु०	32644	27133
	तत्समय प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए डॉलर में विदेशगामी पोत दर	ओडग	825.18	560.25
	तटीय पोत दर = $0.6 \times$ विदेशगामी पोत दर	रु०	19586	16280

## अनुलग्नक-II

कोचीन पतन न्यास के मौजूदा दरमान के अध्याय-II पोत संबंधित प्रभार के अधीन निम्नलिखित अनुसूची शामिल करें।

2.5. कोचीन पतन न्यास में सिंगल प्वाइंट मूरिंग पर प्रचालनों के लिए दरों की अनुसूची

क. पोत संबंधित प्रभार:

(i). एसपीएम पर आने वाले पोतों के लिए पतन देयताएँ:

सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी	
		तटीय (रु में)	विदेशी (अ० डा० में)
1.	कच्चा तेल टैंकर	7.20	0.269
	समान पोत के मामले में भुगतान की बारम्बारता	30 दिनों में एक बार	प्रत्येक प्रवेश

टिप्पणी:

पृथक्कृत ब्लास्ट वाले तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "टिप्पणी" कॉलम में दर्शाया गया है, पतन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से इसके सकल टनभार के लिए लिया जाएगा।

(ii). एसपीएम पर प्रहस्तित पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क:

सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		तटीय (रु)	विदेशी (अ० डा०)
(i).	30000 जीआरटी तक	15.35	0.5738
(ii).	30001 से 60000 जीआरटी	रु 480647 + रु 12.28 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	अ० डा० 17214 + अ० डा० 0.4590 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(iii).	60001 और अधिक	रु 829132 + रु 10.75 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	अ० डा० 30984 + अ० डा० 0.4016 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

टिप्पणी:

पाइलटेज शुल्क एक समेकित शुल्क है और पर्याप्त क्षमता की टर्गो/लॉचों की अपेक्षित संख्या और 'पतन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण(ी) के साथ पतन के पाइलट की सेवाओं सहित एक बहिर्मुखी और एक अन्तर्मुखी संयोजन शामिल किया जाएगा।

(iii). एसपीएम पर आने वाले पोतों के संचालन के लिए स्थानांतरण प्रभार:

- यदि कोई पोत एसपीएम पर स्थानांतरित किया जाता है, एसपीएम पर इसकी प्रारंभिक बर्थिंग के पश्चात, स्थानांतरण प्रभार एसपीएम प्रचालनों के लिए लागू पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत की दर से प्रभार्य होगा।
- पतन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार प्रभार्य नहीं होगा। सीओपीटी के दरमान की अनुसूची 2.2.3 के अधीन टिप्पणी 4 में यथा परिभाषित पतन सुविधा इस प्रयोजन के लिए स्वीकार्य होगी।



3. यदि पोत को कोचीन ऑयल टर्मिनल (सीओटी) अथवा पत्तन के किसी अन्य बर्थ में ले जाया जाता है और वहां से यह नौचालित होता है, इसे नया प्रवेश/निकासी माना जाएगा और पाइलटेज सीओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार वसूल किया जाएगा।

(iv). एसपीएम पर पुल बैक प्रचालनों के लिए टग प्रसार:

3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक अवधि के लिए		(दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग) 30 सितम्बर, 2008 के बाद की अवधि के लिए	
विदेशगामी (अ०डॉ० में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ०डॉ० में)	तटीय (रु० में)
825.18	19586	560.25	16280

ख. कार्गो संबंधित प्रसार:

सं.	विवरण	दर रु० में प्रति टन
1.	घाटशुल्क — प्रति टन	25.00

ग. अनुसूची 2.5. के लिए सामान्य टिप्पणी:

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान में अनुसूची 1.1. और 1.2. में क्रमशः निर्धारित परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन तथा शर्तें और निर्धारित कोई अन्य प्रासंगिक शर्तें लागू होंगी।

\*\*\*\*\*

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 26th December, 2008

**No. TAMP/32/2007-COPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for fixation of vessel related charges and wharfage for the operations at the Single Point Mooring at the Cochin Port as in the Order appended hereto.



**Case No. TAMP/32/2007-COPT****Cochin Port Trust**

-----

**Applicant****ORDER**(Passed on this 17<sup>th</sup> day of December 2008)

This case relates to the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for fixation of vessel related charges and wharfage for Single Point Mooring (SPM) operations at the Cochin Port.

2.1. The COPT has mentioned in the proposal that the Kochi Refinery of the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL-KRL) had decided in 2003 to install a Single Point Mooring (SPM) in the COPT. It has, accordingly, entered into Memorandum of Understanding (MOU) with COPT on 11 June 2003.

2.2. Some of the relevant terms and conditions of the MOU entered between the COPT and the BPCL-KRL are highlighted below:

- (i). Unloading of the crude oil from the SPM to the refinery through the Shore Tank Farm (STF) will attract wharfage payable to COPT at the rate of Rs.25/- (Rupees Twenty Five only) per metric tonne of crude oil pumped based on the actual receipt quantity at the Refinery tanks as per the prevailing wharfage assessment practice in vogue. COPT shall consider a downward revision in the rate of Rs.25/- per metric tonne upon the annual throughput through SPM exceeding 9.0 MMT.
- (ii). Way leave charges for drawing cross country pipelines from the Shore Tank Farm (STF) and running through the Port limits shall be payable every year as per the Scale of Rates approved by the Tariff Authority for Major Ports / empowered authorities which shall not exceed Rs.7 lakhs per annum.
- (iii). The pull back operation of the tankers at SPM will be carried out using tugs supplied by COPT and the charges for which is payable by the tankers.
- (iv). Vessel related charges like pilotage fees, port dues, towage and other miscellaneous charges for handling the tankers at SPM shall be levied by COPT based on the prevailing principle of tariff fixation and as approved by the Tariff Authority for Major Ports or such empowered authorities and or revised from time to time.

2.3. The port has submitted that the SPM operations are taking place for the first time in its port and hence data for calculation of the rates are gathered based on the actual cost, data given by the BPCL-KRL and information collected from the other SPM operators in the country.

2.4. The highlights of the proposal are given below:

- (i).
  - (a). The SPM site at Cochin Port is situated 19 kms away from the coastline where wave action and high swell makes ship handling very difficult. Unlike approaching a rigid berth inside the harbour, the vessel has to approach the SPM, which rotates with the tide, encountering drift and set due to wind and current. Aligning of the vessel is difficult and risky.
  - (b). As per the general practice at all the SPMs, two highly skilled and experienced pilots are required for berthing/un-berthing because of the size of the vessels. Even after berthing, one pilot has to stay on board the ship throughout the operations for safety reasons.

505061/08-3

- (c). During the monsoon, the swell rises upto 4 metres when SPM operations becomes highly risky. Further, the pilot has to travel a very long distance beyond fairway buoy in the open Arabian Sea to the board the vessel in open sea which is also highly risky and requires extra skill and experience.
- (ii). The existing tugs are not suitable and sufficient to cater to the requirements for handling vessels at the SPM. The port has, therefore, hired two tugs of 50 Tons Bollard Pull each at Rs.1,36,000/- per day excluding fuel, lubricating oil and fresh water. Accordingly, the port has considered the hire charges of tugs, fuel cost, overheads and other related costs are considered for arriving at the proposed tariff for pilotage charge and pull back charges for the operations at the SPM.
- (iii). A total of Rs.12 crores is estimated for installation of Vessel Traffic Management System (VTMS) while revising the Scale of Rates of COPT. Of this Rs.4 crores i.e. one-third is considered for SPM operations. Accordingly, it has considered one-third of total depreciation and interest cost thereon on VTMS while arriving at the rate for pilotage fee.
- (iv). The port has furnished calculation for arriving at the proposed rate for pilotage and pull back operation.

2.5. To summarise, the COPT has sought approval for the following charges for operations at the SPM:

(i). **Vessel Related Charges:**

(a). Port Dues for vessels calling at SPM:

Proposed at the existing tariff level applicable to crude oil tanker:

No.	Type of vessel	Rate per GRT	
		Coastal (in Rs.)	Foreign (in US \$)
1.	Crude Oil Tanker	7.20	0.269
	Frequency of payment in respect of same vessel	Once in 30 days	Every entry

(b). Pilotage fee for vessels handled at SPM:

Particulars	Rate per GRT	
	Coastal (in Rs.)	Foreign (in US\$)
Berthing / Un-berthing - Per GRT	18	0.7498

(c). Pull back Charges:

Particulars	Per Tug hour	
	Coastal (in Rs.)	Foreign (in US \$)
Pull back charges - Per tug hour (rounded off)	41000	1708.33

(ii). **Wharfage Rate:**

As per mutual agreement between BPCL-KRL and the COPT, the wharfage rate is proposed at Rs.25 per ton.

(The wharfage rate prescribed in the existing SOR for crude oil / POL is Rs.65 PMT.)

3.1. Subsequently, the COPT has submitted that the vessels berthed at SPM are frequently moved to outer anchorage and back due to various reasons and some of them are also moved to the berths of COPT for cargo back loading operations. Prior to commissioning of SPM, such movements of vessels were not taking place in the port and hence no rate was proposed in the earlier proposal submitted to TAMP.

3.2. It has, therefore, proposed to incorporate the following tariff provisions for the various movements of vessels.

- (i). If a vessel is shifted at SPM, after its initial berthing at SPM, 25% of the SPM pilotage may be charged for each shifting.
- (ii). In case a vessel is moved to Cochin Oil Terminal (COT) or any other berths of the port and from there it is sailed out, it should be treated as a fresh entry / exit and the pilotage as per the existing Scale of Rates of port will be charged.

3.3. The COPT has also sought permission to levy the proposed shifting charge on adhoc basis till fixation of final rates. The COPT has stated that the proposed provisions may be approved till the revision of the existing Scale of Rates which is due to expire on 31 March 2009. It has agreed to proposed separate rates for these movements of vessels while formulating the general revision proposal of the port.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to the BPCL-KRL seeking their comments as it is reportedly the only concerned user in this case. The comments received from the BPCL-KRL were forwarded to COPT as feedback information. The COPT has furnished its remarks on the comments of BPCL-KRL.

5. While acknowledging the proposal, the COPT was requested to furnish information/clarifications on various points. The COPT has furnished the required information. Since there was few gaps in the information furnished, the COPT was requested to furnish additional information. The COPT has furnished the additional information. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by the COPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
(i).	(a). A copy of the agreement entered by the COPT for hiring of two tugs of 50 tons Bollard Pull may be furnished to substantiate estimates of hire charges of tugs.	It had invited tenders for hire of 2 tugs for use at SPM project, the lowest rate quoted by the two parties were Rs.135000/- and Rs.136080/- excluding taxes and duties, fuel charges etc. Subsequently on negotiation, both the rates were fixed at Rs.135000 excluding taxes and duties, fuel charges etc.  The port has subsequently forwarded a copy of a Letter of Acceptance (LOA) issued by the COPT to the concerned contractor dated 7 July 2007 to substantiate its claim. Since the proposal was formulated in May 2007, the hire charges of tug for the purpose of calculations were taken as Rs.136000 per day.
	(b). Since no clause for escalation in hire charges of tugs is mentioned in the documentary support furnished namely Letter of Acceptance to the contractors, the port was requested to modify the expenditure based on the likely expenditure to be incurred.	Since there is no provision for escalation in the tug hire charges during the hire period, no modification is required in the proposal.
(ii).	Explain the basis of arriving at the fuel consumption of 150 litres per hour per tug and justify the same with the actual	It has been verbally verified with sources where similar tugs are deployed for SPM operations like Reliance, Jamnagar etc. and it has been given to

	consumption of fuel by similar capacity tug deployed at other ports for SPM operations.	understand that the average fuel consumption varies from 120 to 150 litres per hour. Hence, the fuel consumption for calculation purpose is taken as 150 litres per hour.
(iii).	(a). Explain the basis of estimating overheads at 10% of tug hire charges. Also, explain why estimation of overhead should be linked to tug hire charges. Furnish detailed break up of this cost estimate.	(a). An estimate of 10% overheads on tug hire charges are taken to cater to the elements of cost such as establishment / supervision / communication relating to the contract management. Since the elements of cost listed above are directly associated with the hire of tugs, it is considered reasonable to take the overhead cost as a percentage of tug hire charges.
	(b). Prior to the proposed arrangement of handling crude through SPM operations, the crude of Kochi Refineries Limited was being handled at the berth of Cochin port. Hence, it may not be unreasonable to presume that the general overheads towards establishment / supervision, etc. would have been factored in the estimations last considered in the general revision proposal of the port. Justify the estimation of overheads in addition to the cost factored in the general revision proposal and confirm that there is no double counting of the same cost element.	(b). In the last general tariff revision, only the overhead expenditure incurred for the existing activities have been considered. Additional overheads are considered for the calculation of the proposed rates, as SPM is a new facility provided to the user.
	(c). If a separate contract has been entered with any of the outsourcing agencies to provide services relating to establishment / supervision, etc., the same may be substantiated with documentary support.	No separate contract has been entered into by the port with any of the outsourcing agencies for providing any services related to SPM operation.
(iv).	Based on the average parcel size and discharge rate of vessels indicated in the proposal, the tug hours for the pull back operations works out to 13 hours for LR1 vessel, 33 hours for VLCC vessels and 19 hours for Suez Max vessels. Please explain the basis of estimating the tug hours involved for pull back operations at 19 hours for LR1 vessel, 39 hours for VLCC vessels and 25 hours for Suez Max vessels.	Discharge rate of 13 hrs, 19 hrs and 33 hrs for LR 1, Suez Max & VLCC are based on their pumping rate. An additional time of 6 hours each is considered per vessel to account of certain activities like Joint Survey, Stripping and Disconnection.
(v).	The proposed pilotage charges should be in line with the revised tariff guidelines, 2005.	The pilotage fee has been arrived at based on the estimated cost of working of the tugs and use of two pilots instead of only one for normal pilotage. The nature of operation warrants rendering of identical services to all the vessels irrespective of the size or dimension. Hence, providing concession to higher capacity vessels is not considered feasible from the financial point of view.
(vi).	(a). Explain the services offered under the head 'Vessel Traffic Management System' (VTMS).	One of the main functions of the VTMS will be to conduct surveillance of vessels berthed at SPM. The operations of the vessels such as berthing/un-berthing will be monitored at VTMS control station. Therefore, VTMS is a very vital and essential requirement for SPM project to guide very large tankers handled there.

	(b). Explain the basis of estimating depreciation and interest cost on investment level of Rs.1200 lakhs and apportioning one third of the cost to SPM operations in light of the fact that no capital investment seems to have been made by the COPT for operations at SPM.	During the year 2005-06, the GRT of the crude oil vessels berthed in COPT contributed to 32% of the total GRT, accordingly 1/3 <sup>rd</sup> of the cost of the VTMS project is considered for SPM project and the balance is estimated to be borne by other development projects like LNG and port operations. COPT neither taxed the SPM project for the extra services rendered for the SPM operations nor has it considered any Return on Investment made towards the installation of VTMS so as to make SPM project more competitive financially.																																		
(vii).	The proposed capital expenditure of Rs.6 crores towards Vessel Traffic Management System (VTMS) estimated by the COPT was considered during the last general revision proposal of the port for computation of ROCE and depreciation. Please clarify whether Rs.12 crores proposed in the proposal under consideration towards VTMS is in addition to what was considered in the last tariff revision proposal.	The total capital expenditure proposed for the installation of the VTMS is Rs.12 crores, out of which Rs.6 crores have already been considered in the general tariff revision proposal. Only Rs.4 crores (i.e. one third of Rs.12 crores) has been considered for SPM operations.																																		
(viii).	Additional income likely to accrue at the proposed tariff from operations at SPM for the next three years may be indicated as against the income likely to accrue at prevailing tariff level from such vessels.	<p>It has furnished the statement showing additional income likely to be generated from pilotage / pull back charges for the SPM operations which is summarised below:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in crores)</p> <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="3">At the existing tariff</th><th colspan="3">At the proposed tariff</th></tr><tr><th>2007-08 (8 months)</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2007-08 (8 months)</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr></thead><tbody><tr><td>(i). Pilotage</td><td>4.44</td><td>6.66</td><td>6.66</td><td>6.47</td><td>9.70</td><td>9.70</td></tr><tr><td>(ii). Pull back operation</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>5.82</td><td>8.73</td><td>8.73</td></tr><tr><td>Total</td><td>4.44</td><td>6.66</td><td>6.66</td><td>12.29</td><td>18.44</td><td>18.44</td></tr></tbody></table>	Particulars	At the existing tariff			At the proposed tariff			2007-08 (8 months)	2008-09	2009-10	2007-08 (8 months)	2008-09	2009-10	(i). Pilotage	4.44	6.66	6.66	6.47	9.70	9.70	(ii). Pull back operation	—	—	—	5.82	8.73	8.73	Total	4.44	6.66	6.66	12.29	18.44	18.44
Particulars	At the existing tariff			At the proposed tariff																																
	2007-08 (8 months)	2008-09	2009-10	2007-08 (8 months)	2008-09	2009-10																														
(i). Pilotage	4.44	6.66	6.66	6.47	9.70	9.70																														
(ii). Pull back operation	—	—	—	5.82	8.73	8.73																														
Total	4.44	6.66	6.66	12.29	18.44	18.44																														

6. The BPCL-KRL, vide its letter dated 11 January 2008 has informed that the operations at SPM commenced from 3 December 2007. As the final rate has not been approved by this Authority it has stated that the COPT is levying the rate at the proposed tariff level without any discussion with them.

7. A joint hearing in this case was held on 30 September 2008 at Delhi. At the joint hearing, the COPT explained the salient points of the proposal. The BPCL-KRL made a power point presentation of its submissions. At the joint hearing, the COPT and the BPCL-KRL have made their submissions.

8. At the joint hearing, the COPT was advised to file an updated proposal based on the actual working (both physical and financial) for the period from December 2007 to September 2008 by 8 October 2008 and simultaneously forward the updated proposal to the BPCL-KRL for their comments.

9.1. As decided in the joint hearing, the COPT has vide its letter dated 13 October 2008 filed a revised proposal along with detailed cost workings. The main submissions made by the COPT and the modification done by the COPT in the revised proposal are as follows:-

- (i). The rates for SPM operations has been reworked based on the actual performance from date on commencement of operations i.e. 3 December 2007 to 30<sup>th</sup> September 2008.
- (ii). Even though the SPM operation was commissioned only from 3 December 2007, the two tugs hired exclusively for SPM operation were positioned on

15 September 2007 based on the discussions with M/s.BPCL-KRL. Hence for the workings, the hire charges have been taken from 15 September 2007 itself.

- (iii). A 6% profit margin on the total cost has been considered for arriving at the revised rates.
- (iv). Depreciation and interest computed on the VTMS cost was allocated to the SPM in the initial proposal while arriving at the rate for pilotage fee. This has been excluded in the revised calculation.
- (v). Tug charge for pull back operations is proposed at Rs.29200 per tug hour after rounding off Rs.29163 per tug hour for convenience of calculation (as against US \$ 1708.33 for foreign and Rs.41000 for coastal proposed earlier).
- (vi). The proposal for the levy of charge for additional movements of vessels calling at SPM submitted has also been incorporated in the revised proposal.
- (vii). The port has now proposed to charge the pilotage fees as per the existing Scale of Rates approved by TAMP. It has reiterated that pilotage for SPM operations is a specialised activity unlike normal handling of vessels with in the inner harbour. In this case, the port is providing 2 pilots and 2 tugs for each operation. Since there is specific clauses in MOU for compensating M/s.BPCL-KRL for not positioning the tugs for handling vessels at SPM, the risk taken by the Port for ensuring this service is tremendous and not easy to put into monetary terms. However in view of the difficulty in putting the unforeseen perils / risks in this activity into monetary terms, the port proposes to levy the pilotage fees as per rate prescribed in existing Scale of Rates.
- (viii). The Wharfage rate of Rs.25 per tonne (as per the MOU entered into between COPT & KRL) and the Port Dues per GRT (as per the existing Scale of Rates) has already been agreed by M/s.BPCL-KRL during the joint hearing held on 30 September 2008.
- (ix). The SPM operation is a new activity for both COPT and M/s.BPCL-KRL and the fixation of rates are largely dependent on parameters like no. of vessels, type of vessels, GRT of the vessels etc. Considering the uncertainty of the decision parameters, it is requested that TAMP may consider COPT's revised proposal for approval effective from 1 November 2008.

9.2. To summarise, the rates proposed by the COPT in the revised proposal are as under:

**A. Vessel Related Charges:**

(i). Port Dues for vessels calling at SPM:

No.	Type of vessel	Rate per GRT	
		Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)
1.	Crude Oil Tanker	7.20	0.269
	Frequency of payment in respect of same vessel	Once in 30 days	Every Entry

As per the existing Scale of Rates of Cochin Port Trust.

(ii). Pilotage Fee for vessels handled at SPM:

No.	Size of vessel	Rate per GRT	
		Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)
(i).	Upto 30000 GRT	15.35	0.5738
(ii).	30001 to 60000 GRT	Rs.460647	+ US \$ 17214 + US \$

		Rs.12.28 per GRT over 30,000 GRT	0.4590 per GRT over 30,000 GRT
(iii).	60001 and above	Rs.829132 + Rs.10.75 per GRT over 60,000 GRT	US \$ 30984 + US\$ 0.4016 per GRT over 60,000 GRT

As per the existing Scale of Rates of Cochin Port Trust.

(iii). Rates for the additional movements of vessels calling at SPM:

1.	If a vessel is shifted at SPM, after its initial berthing at SPM, 25% of the SPM pilotage shall be charged for each shifting.
2.	In case the vessel is moved to COT or any other berth of the Port and from there it is sailed out, it should be treated as a fresh entry / exit and the Pilotage as per the existing TAMP approved Scale of Rates shall be charged.

(iv). Tug Charges for pull back operation at SPM:

No.	Particulars	Rs.
1.	Tug Charges - Per tug hour or part thereof	29200

B. Cargo Related Charges:

No.	Particulars	Rs.
1.	Wharfage - per tonne	25.00

9.3. The revised proposal filed by the COPT was forwarded to the BPCL-KRL as BPCL-KRL has mentioned in their letter that the port had not forwarded full text of their revised proposal. The BPCL-KRL has furnished its comments on the revised proposal of COPT. The COPT has also furnished its views on the comments of BPCL-KRL.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal is for fixation of tariff for operations at the Single Point Mooring (SPM) commissioned by the Bharat Petroleum Corporation Limited - Kochi Refineries Limited (BPCL-KRL) at Cochin Port Trust as per the Memorandum of Understanding (MOU) signed between both the parties in June 2003. The operations have reportedly commenced on 3 December 2007. By and large, the new facility mainly caters to handling of crude oil which was earlier unloaded at the oil jetties and also facilitates additional volumes and large size ships. The investment on SPM is reportedly made by BPCL-KRL while vessel operations are continued to be arranged by COPT.
- (ii). The initial proposal filed by the COPT in May 2007 relied upon estimation and information obtained by the port for operation elsewhere. Subsequently on our advice, the COPT has filed a revised proposal based on actual operations at SPM by BPCL-KRL for the period upto September 2008. Based on the observations of BPCL-KRL, the effect of the investment made by the COPT on Vessel Traffic Management System which was allocated to this activity in the initial proposal, has been deleted in the revised calculation. The revised proposal filed by the COPT is

considered while fixing the rates for SPM operations by the BPCL-KRL at the Cochin Port Trust.

- (iii). The four main tariff items proposed by the COPT for SPM operations are (a). Port Dues, (b). Pilotage charge, (c). Tug charge for pull back operations and (d). Wharfage rate.
- (iv). The COPT has proposed to levy the existing port dues prescribed in its Scale of Rates for vessels arriving at the SPM also. The BPCL-KRL has argued that the port dues applicable at the port cannot be applied for SPM since it is 19.5 kms. away from shore and normal cost element applicable to port location are not valid for SPM location. Referring to the differential rate prescribed in the Kandla Port Trust for SPM operations at Vadinar, it has requested to review and revise the port dues proposed by COPT for its operations at Cochin Port.

Historically, differential rates are prescribed for SPM operations at Vadinar and for port operations at the Kandla Port Trust perhaps recognising the separate channels and locations of operations at Vadinar and Kandla. At the Kolkata Port Trust, same rate of port dues is levied for operations at Haldia and Kolkata. Likewise, the same rate of port dues is applicable at Mumbai Port Trust for operations at its Docks and the Jawahardeep where marine oil terminal is located.

The COPT has clarified that port dues have been fixed based on cost incurred for providing various services like marine survey, port conservancy, pollution control, harbour patrol as a safety & security measure, fire fighting, etc. The benefit of these services are reportedly enjoyed by SPM also. Further, the COPT has stated that surveillance and other safety measures are more applicable to SPM, since it is located at a remote place very near to the outer boundary of the Port limit. Most importantly, the financial model considered for COPT at the last general revision will be affected if reduced port dues are prescribed for crude oil vessels, as the financial model considers handling of crude at the oil jetty.

In view of the clarification furnished by the COPT and also recognising that port dues is a fee for entry of a vessel, it is not found necessary to prescribe differential port dues for vessels arriving at the SPM and at the berths of the port. That being so, the proposal of the port to levy port dues prescribed in the existing Scale of Rates of the COPT is accepted.

- (v). Two tugs are hired by the COPT exclusively for the operations at SPM. These tugs are being utilised both for pilotage and pull back operations. In the initial proposal, pilotage fee for vessels to be handled at SPM was proposed by the COPT based on estimated cost of working of the tugs. Subsequently, in the revised proposal the pilotage fee is proposed to be levied at the rate prescribed in the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust. The pilotage fee prescribed in the existing Scale of Rates of COPT for the first slab i.e. vessels upto 30,000 GRT is US \$ 0.5738. For the subsequent slabs, sliding rates are prescribed with increased size of the vessel, which is in line with the Tariff Guidelines of 2005. The pilotage fee proposed by the COPT in the revised proposal is lower than the rates proposed in the initial proposal.

The BPCL-KRL has submitted that the pilotage charge for SPM may be calculated based on vessel data and actual expense by the port during the first ten months. The BPCL-KRL has furnished a calculation considering estimated revenue at the pilotage fee as proposed by the COPT as against the total expense of Rs.5.48 crores per tug. The calculation furnished by the BPCL-KRL is deficient since it does not take into consideration cost of providing required number of pilots and other components involved in pilotage services.

It has to be recognised that tugs taken on hire by the COPT exclusively for SPM operations are high powered tugs as reported by the COPT as compared to the



existing tugs deployed by port for its normal pilotage operations. Further, the existing pilotage fee prescribed in the Scale of Rates would be based on depreciated value of the existing tugs of COPT. The operation of tugs for SPM operations reportedly require highly skilled and experienced pilots for berthing and unberthing of tankers because of the size of the vessel and even after berthing, one pilot has to stay on board the ship throughout the operations for safety reasons. Taking all these points into consideration, the pilotage fee for SPM operations needs to be fixed based on the cost involved for offering the pilotage services to vessels at the SPM.

The port, however, in view of difficulty in quantifying the cost and risk in the operation into monetary terms has requested to approve the pilotage fee as per the rate prescribed in the existing Scale of Rates for SPM operations.

In the absence of availability of various cost elements involved in pilotage services for SPM operations, it may not be possible to fix the pilotage fee for SPM operations based on the cost involved for offering the services. Hence, for the time being the proposal of the port to continue with the levy of existing pilotage fee for vessels handled at SPM is accepted subject to the condition that COPT will formulate a well analysed proposal based on the actual cost incurred for offering the pilotage services alongwith general revision proposal which is due for revision in March 2009. The suggestion made by the BPCL-KRL about the utilisation of tug partly for other purposes of the port when they are not in use for SPM operations may also be considered by the port.

- (vi). Wharfage rate is proposed at Rs.25 per metric tonne based on Memorandum of Understanding signed between the BPCL-KRL and COPT on 11 June 2003. The BPCL-KRL has no dispute on the wharfage rate proposed by the COPT as agreed in the MOU. Since it is mutually agreed rate between both the parties as per the MOU, this Authority is inclined to approve the wharfage rate as proposed by the port.

The MOU also requires the port to consider downward revision in the wharfage rate of Rs.25 per metric tonne when the throughput through the SPM exceeds 9 Million Tonnes Per Annum. Both the port and the BPCL-KRL have agreed to abide by the terms of the MOU.

- (vii). The hire charge for tug for pull back operation is proposed at Rs.29,200/- per tug per hour or part thereof. The BPCL-KRL has agreed in general with the computation furnished by the COPT except for one item i.e. hire charge of the tug. The various cost component considered in arriving at the hire charge of tug is discussed hereunder:

- (a). As already mentioned earlier, the COPT has hired two tugs of 50 tonnes bollard pull. The hire charge of a tug considered at Rs.1,35,000/- per day (excluding fuel, lubricating oil and fresh water) is supported by the Letter of Acceptance issued by the COPT in July 2007.
- (b). The COPT has reportedly positioned the tug for SPM operations on 15 September 2007. The BPCL-KRL commenced the operations at SPM from 3 December 2007.
- (c). While arriving at the proposed hire charge of a tug, the COPT has considered hire charge of tug @ Rs.1,35,000/- per day for 381 days i.e. from the date of the port positioning the tug 15 September 2007 upto 30 September 2008. The BPCL-KRL has argued that the SPM operations commenced only on 3 December 2007 and hence it has recalculated after modifying the hire charge of tug for 302 days i.e. from 3 December 2007 to 30 September 2008. The COPT has stated that its claim to recover hire charge of the tug for the period from 15 September 2007 to 2 December

2008 is justified as the BPCL-KRL has not responded to its demand to pay tug hire charge for the said period when it had not commenced the operations at the SPM.

Since the port had exclusively taken the tugs on hire for SPM operation and positioned it on 15 September based on the terms of the MOU and indications given by the BPCL-KRL, the port is justified in its claim to recover the tug hire charge for the said period. The COPT cannot be made to bear the cost of idling of the tugs. At the same time, fixing the hire charge of tug for pull back operations based on the method followed by the COPT will perpetuate the cost of idling of tugs in the tariff. That being so, two set of rates - one for the period from 15 September 2007 to 30 September 2008 which will recognise the tug hire charge for the period from 15 September 2007 to 2 December 2007 and - second for the period from 1 October 2008 onwards is prescribed.

- (d). The tariff guidelines of 2005, require the expenditure to be estimated recognising annual escalation in the cost with reference to the current movement of Whole Sale Price Index (WPI) announced by the Government of India and adjust it for traffic fluctuation. The annual escalation factor adopted by this Authority for the dealing with the tariff cases in 2008-09 is 4.6% based on the WPI reported by the Government of India for the year 2007-08. The documents furnished by the COPT show that the contract for hire of two tugs is for period of five years from 2007 and the rate of Rs.135000 per tug per day is not subject to any variation on any account during the contract period. Hence, no annual escalation is considered in the hire charge of tug.

Average actual cost of fuel and water reported by the COPT for the period December 2007 to 30 September 2008 is escalated at the stated level of 4.6% while arriving at the hire charge of tug for the period after October 2008.

- (e). 10% of the other hire charges has been estimated as overhead cost. When asked to confirm whether the general overheads considered in the last general revision of the port, do not take care of the overhead cost for the services offered at SPM, the COPT has clarified that the overhead estimation is towards establishment, supervision, communication and other cost elements relating to the contract management. Since these cost elements are directly associated with the hire of tug, the port has estimated the overhead cost as a percentage of tug hire charge. Based on the clarification furnished by the COPT, the overhead cost estimated by the port is accepted subject to applying annual escalation in the cost for the period from 1 October 2008 in line with the tariff guidelines of 2005.
- (f). In the usual cost plus approach, 16% return on investment is allowed while fixing the tariff of Major Ports / Private Terminals. In the instant case, since the tugs deployed by the COPT are on hire basis, it is not entitled for return on investment. The COPT has considered 6% of the total cost as margin while arriving at the proposed tariff. The BPCL-KRL has accepted this approach followed by the COPT. The same approach is considered while arriving at the hire charge of tug. The cost of hire charge of tug and corresponding overhead for the idling period of tug is, however, excluded while computing the margin on the total cost in our calculation.
- (g). The actual pull back hours reported by the COPT for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 is 2302 hours.

- (h). Subject to the above discussion, hire charge of tug for pull back operation for the period from 1 October 2008 is calculated based on the actual tug hours reported upto 30 September 2008 which is prorated for full year.
- (viii). Subject to the above modifications, the total cost plus margin for operating a tug for pull back operation for the period from 15 September 2007 to 30 September 2008 works out to Rs.664.30 lakhs. For the subsequent period of one year, the total cost plus profit works out to Rs.667.47 lakhs.
- (ix). As per Clause 6.1.2. of the tariff guidelines of 2005, concessional tariff is to be prescribed for coastal vessels not exceeding 60% of the rate prescribed for the foreign-going vessel in the vessel related charges. The COPT in its proposal has not maintained the rate differential between foreign-going and coastal vessel in line with the 2005 tariff guidelines. The actual vessels handled at SPM reported by the COPT show that the GRT of coastal vessel is 28.5% and foreign-going vessel is 71.5%. Since the hire charge of tug is fixed for tug hour deployed by the vessel, the actual pull back hours for coastal vessel and foreign-going vessel may be more relevant. Of the total tug hours of 2302 for pull back operation reported by the COPT, the tug hours deployed for coastal vessel is 667 (28.9%) and for foreign-going vessel at 1635 (71.1%). Thus, the hire charge of tug is arrived at by spreading the total cost to be recovered by the port based on the tug hours deployed for coastal and foreign-going vessel and also bearing in mind the rate differential of 40% to be maintained between these two categories of vessels.
- (x). The COPT has not proposed dollar denominated tariff for foreign-going vessel. Clause 6.1.1. of the tariff guidelines of the 2005 stipulate that all the vessel related charges for foreign-going vessel need to be prescribed in dollar term. The tug hire charge for foreign-going vessel is prescribed in dollar terms in line with the 2005 tariff guidelines. For this purpose the exchange rate prevailing at the time of December 2007 i.e. 1 US \$ = Rs.39.56 is considered for arriving at the rate for the period upto 30 September 2008. For the period thereafter, the exchange rate prevailing in October 2008 i.e. 1 US \$ = Rs.48.43 is considered.

The revised calculation sheet is attached as Annex-I.

- (xi). As per the revised calculation, the hire charge of tug for pull back operation is as follows:

(Rate per tug per hour or part thereof)			
For the period from 3 December 2007 upto 30 September 2008		For the period after 30 September 2008	
Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)
825.18	19586	560.25	16280

- (xii). Shifting charge at 25% of the pilotage fee applicable for SPM operations is proposed in case a vessel is shifted at SPM after its initial berthing at the SPM. The BPCL-KRL has no objection if the port collects proposed shifting charges for each additional berthing at SPM, if the shifting is on account of operational requirement of BPCL-KRL, as is prevailing in other major ports where similar facilities are available. However, if the shifting is necessitated by the force majeure conditions like unfavourable weather, etc., the BPCL-KRL opines that port should not charge any such shifting charge.

Clause 6.4. of 2005 tariff guidelines stipulates that only shifting of vessel at request of the user will attract shifting charge. Hence, the proposal of the port to levy shifting charge is accepted. The COPT is advised to prescribe the shifting charge based on the cost of the services provided atleast at the next revision of this tariff item.

The Scale of Rates of other Major Ports exempt levy of shifting charge in case a vessel is required to be shifted for convenience of the port. The term 'shifting of vessel for port convenience' has been defined in the Scale of Rates of other Major Ports including that of COPT which is also made applicable for vessels moving from / to SPM. A suitable note stating that the existing definition of port convenience will apply for vessels movement SPM is prescribed in the Schedule of rates for SPM operations.

- (xiii). The COPT has proposed to prescribe a condition stating that in case a vessel is moved to Cochin Oil Terminal (COT) or any other berths of the port and from there it sails out, it should be treated as a fresh entry / exit and the pilotage as per the existing Scale of Rates of port will be charged. The COPT has confirmed that no additional port dues will be charged from those tankers other than the one collected during the initial entry of the tanker on the same vessel call number. Based on the clarification furnished by the COPT, and also recognising that the BPCL-KRL has not objected to the proposed condition, the condition proposed by the COPT is accepted.
- (xiv). The term 'pilotage fee' has been defined in Clause 6.4. of the tariff guidelines as a composite fee for providing one inward, one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/(s) of vessels for 'port convenience'. The definition of pilotage fee has also been incorporated in the Scale of Rates of the COPT in line with tariff guidelines. The same condition is also prescribed under the schedule of pilotage fee for SPM operations.
- (xv). The port does not propose to levy any berth hire charges for the vessels calling at SPM, as it is not covered by the MOU. However, as rightly stated by the COPT, in case BPCL-KRL plans to collect berth hire from third parties or any other charge called in any name for using the facility at the SPM, it has to obtain prior approval of this Authority.
- (xvi). The entire analysis has been done relying on the actual cost of operation furnished by the COPT for a period of around ten months during the past 2007-08. As rightly stated by the COPT, tariff for the services offered at the SPM largely depend on various parameters like number of vessels, GRT of vessel, cost of operations, etc. It is, therefore, found appropriate to review the tariff for services offered at the SPM at the time of the general revision of the Scale of Rates of the port which is due on 31 March 2009.
- (xvii). As already mentioned earlier, operations at SPM has commenced from 3 December 2007. There are no rates approved in the existing Scale of Rates for the operations at SPM since it is a new service introduced at the Cochin Port Trust. Therefore, the rates are approved retrospectively from the date of commencement of operation at SPM i.e. from 3 December 2007. The tariff for the services offered at SPM will be reviewed alongwith the general revision of the Scale of Rates of the COPT.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the rates for SPM operations by BPCL-KRL at Cochin Port Trust as per **Annex-II**. The approved rates is incorporated as 2.5.-Schedule of Rates for SPM operations under Chapter-II Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of COPT.

BRAHM DUTT, Chairman  
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]

## ANNEX-I

COMPUTATION OF TUG HIRE CHARGE FOR SINGLE POINT MOORING OPERATIONS AT COCHIN PORT TRUST  
in Rs. per Tug

Sr. No.	Particulars	Furnished by the COPT	Modified by TAMP	
		Actuals for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 as furnished by the COPT	For the period from 3 December 2007 to 30 September 2008	For the period of one year from 1 October 2008
1	<b>Hire charges of Tugs</b>			
	Total hire charges paid (Rs.) (Rs. 135000 per day per tug x 381 days) by the COPT	51435000	51435000	49275000
2	<b>Fuel Cost</b>			
	Actual cost per tug (Rs.)	6644781	6644781	8400367
3	<b>Water Cost</b>			
	Actual cost per tug (Rs.)	110601	110601	139822
4	<b>Overheads</b>			
	10% on Tug hire charges (Rs.)	5143500	5143500	5154165
	<b>TOTAL COST</b>	63333882	63333882	62969355
5	<b>Margin</b>			
	6% on Total Cost excluding cost of hire charge for the idling period	3800033	3096143	3778161
6	<b>TOTAL (1+2+3+4+5)</b>	67133915	66430025	66747516
7	Actual Pullback hours	2302	2302	2782
8	Unit Tug Cost per hour (in Rs.)	29163	28858	23991
9	Rate per tug per hour	29200		
	Foreign vessel (in US\$)		825.18	560.25
	Coastal vessel (in Rs.)		19586	16280

Computation for arriving at differential rate for foreign and coastal after considering the concession applicable to coastal vessels				
	WORKING	For the period from December 2007 to 30 September 2008	For the period of one year from 1 October 2008	
1	Total cost + Margin to be recovered (from 6 above)		66430025	66747516
2	(a). Pull back tug hours of coastal going vessel (as furnished by COPT)		667	806
	(b). Pull back tug hours of foreign vessel (as furnished by COPT)		1635	1976
	<b>Total actual pull back hours (2 (a+b))</b>		2302	2782
3	Working for the period from 3 December 2007 to 30 Sept 2008	Working for the period on one year from 1 October 2008		
	$1635x + 667 \cdot 0.6x =$	$1976x + 806 \cdot 0.6x =$	66430025	66747516
	$1635x + 400x =$	$1976x + 484x =$	66430025	66747516
	$2035x =$	$2460x =$	66430025	66747516
	$x = (\text{Foreign going vessel rate})$	Rs.	32644	27133
	Foreign going vessel rate in dollar terms applying the then prevailing exchange rate	US\$	825.18	560.25
	Coastal vessel Rate = $0.6 \times$ foreign going vessel rate	Rs.	19586	16280

## ANNEX-II

**Insert the following Schedule under Chapter II – Vessel Related Charges of the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust**

**2.5. Schedule of Rates for operations at Single Point Mooring at Cochin Port Trust**

**A. Vessel Related Charges:**

**(i). Port Dues for vessels calling at SPM:**

No.	Type of vessel	Rate per GRT	
		Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)
1.	Crude Oil Tanker	7.20	0.269
	Frequency of payment in respect of same vessel	Once in 30 days	Every Entry

**Note:**

For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.

**(ii). Pilotage Fee for vessels handled at SPM:**

No.	Size of vessel	Rate per GRT	
		Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)
(i).	Upto 30000 GRT	15.35	0.5738
(ii).	30001 to 60000 GRT	Rs. 460647 + Rs.12.28 per GRT over 30,000 GRT	US \$ 17214+ US \$ 0.4590 per GRT over 30,000 GRT
(iii).	60001 and above	Rs. 829132 + Rs.10.75 per GRT over 60,000 GRT	US \$ 30984 + US\$ 0.4016 per GRT over 60,000 GRT

**Note:**

Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of port's pilot, with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting(s) of vessels for 'port convenience'.

**(iii). Shifting charges for movement of vessels calling at SPM:**

1. If a vessel is shifted at SPM, after its initial berthing at SPM, shifting charges @ 25% of the pilotage fee applicable for SPM operations shall be levied.
2. No shifting charge shall be levied for shifting of a vessel for port convenience. Port convenience as defined in Note 4 under Schedule 2.2.3 of the Scale of Rates of the COPT shall be applicable for this purpose.
3. In case the vessel is moved to Cochin Oil Terminal (COT) or any other berth of the Port and from there it sails out, it should be treated as a fresh entry / exit and the Pilotage as per the existing Scale of Rates of the COPT shall be charged.

## (iv). Tug Charges for pull back operation at SPM:

For the period from 3 December 2007 upto 30 September 2008		(Rate per tug per hour or part thereof) For the period after 30 September 2008	
Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)
825.18	19586	560.25	16280

## B. Cargo Related Charges:

No.	Particulars	Rate in Rs. per tonne
1.	Wharfage	25.00

## C. General Note to Schedule 2.5.:

Definitions, General Terms and Conditions prescribed in Schedule 1.1. and 1.2. respectively and any other relevant conditions prescribed in the Scale of Rates of the Cochin Port Trust shall be applicable.

\*\*\*\*\*